Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena egzemplarza 75 gr

NR. 14. WARSZAWA, DN. 15 LIPCA 1928 R. ROK II.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,

Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17,175.

PRENUMERATA:	CENA OGŁOSZEŃ:
Rocznie . . . . 12 zł.	1/1 str. zł. 200, 1/2 str. zł. 110, 1/4 str. zł. 65, 1/8 str. zł. 40.
Półrocznie . . . . 7 zł.	Okładki 10 % drożej.
Kwartalnie . . . . 3 zł. 50 gr.	Fotografje i klisze na koszt klijenta.

Redaktor: **Kpt. Józef Sawczyk.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

Na marginesie międzynarodowego raidu Automobilklubu Polski.

Tegoroczny raid (trwający od dnia 17 do dnia 24 czerwca r. b.) zapowiadał się imponująco, ze względu na 29 maszyn zgłoszonych do konkursu. W tej liczbie figurowało 12 marek, a mianowicie 1 Chrysler, 3 Austro-Daimlery, 2 Stetysze, 2 Lancie, 1 Overland, 1 Ansaldo, 3 Bugatti, 5 Steyerów, 4 Renault, 3 Fiaty oraz 1 Miesse Autobus, ktory w ostatniej chwili zawiódł z powodu niezałatwienia pewnych formalności. Pomimo takiej ilości, dużo jedak marek spotykanych w Polsce nie wzięło udziału, przedstawiciele których należy przypuszczać, uważali to za zbyteczne lub też wyraźnie obawiali się współzawodnictwa. Czyżby tak jedni, jak i drudzy przypuszczali, że ogół przejdzie nad tym do porządku dziennego? I jedynie na podstawie szumnych reklam oceni nadzwyczajne zalety tych marek na naszych drogach? Każdy laik zdaje sobie dokładnie sprawę, że próba raidowa, a tymbardziej tegoroczna dużo mówi-o wytrzymałości i sprawności samochodu. Oczywiście nie trzeba również zapominać o tem, kto dosiada stalowego rumaka. Najlepsza maszyna w rękach mało lub niedoświadczonego kierowcy nietylko nie wykaże swych zalet, ale może paść ofiarą dyskwalifikacji. Niemożna także wybierać się na raid, jak na pół czarnej do Wilanowa, lecz przygotować się na daleką drogę, względnie ze starym gruchotem, który co chwila się psuje i denerwuje jadących. Biedni wtedy są kontrolerzy lub sprawozdawcy prasowi, nie wiedząc czy i kiedy dojedą na etap.

Z pism codziennych lub niecodzennych, widzimy większe lub mniejsze sprawozdania o przebiegu raidu. Do niektórych sprawozdań należy ustosunkować się z pewną rezerwą. Naprzykład jeden z panów sprawozdawców widział autobus „Miesse", jak w swoim czasie i dobrym stanie przebył etap o czem znów pan Kossowski nie wiedział i pewnie był bardzo żdziwiony po przeczytaniu takiej wzmianki, gdyż z Warszawy nie wyjeżdżał. Inny znów korespondent „widział" organizację tegorocznego raidu o całe niebo wyższą od poprzednich. Niestety, zdaje się, że znów tylko on to mógł zauważyć gdyż reszta sprawozdawców w Krynicy „zachwycając" się organizacją, chciała hurtem powracać koleją do Warszawy. Co do tej „organizacji" dałoby się dużo powiedzieć. Proszę się o niej zapytać spóźniających się na etap kierowców mechaników i pp. kontrolerów. Kierownictwo raidu, trzeba wyraźnie powiedzieć, nie stało na wysokości swego zadania.

Dlaczego np. nie było losowania przy obsadzie kontrolerów i prasy na samochody? Wywoływało to zrozumiałe niezadowolenie, a może nawet i niesłuszne przypuszczenia.

Gdyby te drobnostki były usunięte zaraz na początku, nie wytworzyłyby dusznej atmosfery w końcu raidu.

Bo przecież były wszelkie warunki ku temu, by raid udał się w całej pełni i dał moralne zadowolenie wszystkim uczestnikom.

Samochody 90% doskonale przygotowane, kierowcy jaknajlepsi, za małemi wyjątkami, ale i ci się czegoś nauczyli, chyba żeby chcieli jeszcze przejść kursy dla „nie-do-raidów".

Okolice cudowne. Zainteresowanie wiekszości społeczeństwa ogromne. Społeczeństwo o tyle dorosło do podobnych imprez, że nikt już na szosie nie rzucał kamieni do przejeżdżających samochodów, jak to bywało w poprzednich raidach.

Niektóre powiaty i miasta, rozumiejąc doniosłość raidu i chcąc uzewnętrznić swe sympatje dla tego rodzaju sportu na szosach granic powiatów, względnie przy wjeździe do miasta urządzały bramy tryumfalne z odpowiedniemi napisami. Okoliczna ludność tłumnie zbierała się podczas przejazdu samochodów, entuzjastycznie witając uczestników i obrzucając ich częstokroć żywym kwieciem.

Policja państwowa, służba drogowa, oraz miejscowe straże pożarnicze przez cały ciąg trasy okazywały jaknajwydatniejszą pomoc, utrzymując wzorowy porządek na drogach, dzięki czemu raid odbył się bez znaczniejszych wypadków.

Ost.

DUSZA SAMOCHODU.

Inż. Włodzimierza Kopczewskiego.

(Ciąg dalszy).

Wytrzymałość

Wytrzymałość żelaza na działanie siły pozostaje w ścisłym związku z zawartością węgla. Zwiększając domieszkę węgla otrzymujemy wzrost wytrzymałości żelaza, jednak tylko do pewnych granic, o czem poniżej będziemy mówili. Przyczem ze wzrostem wytrzymałości zwiększa się twardość, a zmniejsza rozciągliwość żelaza.

Z powyższych uwag dochodzimy do wniosku, że żelazo nie jest materjałem o jednakowych własnościach mechanicznych, lecz zależnie od zawartości w niem węgla przedstawia gatunki bardzo różne między sobą.

Różnice te spowodowały od najdawniejszych czasów podział na dwie grupy rozróżniane nazwami stali i żelaza miękkiego.

Stalą nazywamy żelazo kujne o większej zawartości węgla, a więc wyższej wytrzymałości, twardości i kruchości, a przeto mniejszej rozciągliwości i zgrzewalności.

Podział między obu tymi rodzajami ściśle nie daje się przeprowadzić. Trudno jest określić kiedy kończy się żelazo, a zaczyna stal, ponieważ te właściwości nie zmieniają się raptownie, lecz stopniowo i w sposób ciągły.

Przyjęcie za sprawdzian pewnych procentowych zawartości węgla w żelazie byłoby zu-

pełnie dowolnem. Nie charakteryzuje to bowiem niczem różnic pomiędzy tymi dwoma rodzajami, a tylko określa skład chemiczny. W życiu praktycznem często mianem twardego żelaza lub miękkiej stali określamy ten sam gatunek materjału.

Ponieważ w przemyśle ścisłe określenia są niezbędne starano się wziąść pod uwagę jedną jakąś wybitną cechę. Do tego najlepiej nadaje się wytrzymałość żelaza, stanowi bowiem podstawę przy obliczeniach konstrukcji.

Takie określenia, biorące pod uwagę wytrzymałość żelaza, są o tyle dogodniejsze od określeń opartych na zawartości węgla, gdyż są różne gatunki stali, których wytrzymałość zależna jest nietylko od domieszki węgla, lecz również w dużym stopniu od innych składników jak niklu, chromu i t. d.

Mianem stali oznaczamy już żelazo, którego wytrzymałość na rozciąganie zaczyna się od pięćdziesięciu kilogramów i wzwyż.

Można to objaśnić w następujący sposób:

Z żelaza, w którym zawartość węgla jest dwie setne na 100 (0,2 na 100) wagi żelaza tworzymy drut kwadratowy to jest o równych bokach, mających każdy jeden milimetr wysokości. Ten drut jednym końcem przytwierdzamy do pułapu, a na drugim końcu zawieszamy 35 kilogramowy ciężar. Wówczas dany gatunek żelaza wytrzyma powyższą wagę.

Jeżeli jednak do tych 35 kilogramów obciążających koniec drutu dodamy choćby tylko jeden gram ciężaru — drut przerwie się.

Znikomo małe cząsteczki czyli drobiny, z których ten drut się składa rozdzieliły się, czyli nastąpiło pospolicie zwane przerwanie. Tłumaczymy to tem, że cząsteczki węgla i żelaza są dla siebie magnesem i przez wzajemne przyciąganie tworzą właśnie tą siłę zwartości i odporności na działającą na nie siłę zewnętrzną, jaką w danym wypadku jest zawieszony ciężar 35 kilogramowy.

Zanim cząsteczki te rozdzieliły się, czyli drut uległ przerwaniu, mogliśmy zaobserwować zjawisko rozciągania wzdłuż. Przy tej zawartości węgla, jak powyżej pisaliśmy, to jest dwóch dziesiątych na 100 żelazo rozciągnęło się o 35 na 100 swojej pierwotnej długości. Jeżeli więc naprzykład przed zawieszeniem ciężaru drut posiadał długość jednego metra to po przerwaniu gdyśmy zmierzyli te dwa kawałki rozerwanego drutu, okazało się, że posiadają długość 1 metr 35 centymetrów.

Weźmiemy teraz pod uwagę żelazo, w którym zawartość wegla jest cztery dziesiąte na 100 (0,4 na 100) wagi żelaza. Przy tej zawartości węgla wytrzymałość żelaza wzrosła, a mianowicie 45 kilogramów na milimetr kwadratowy, lecz rozciągliwość zmniejszyła się i wynosi 27 na 100 pierwotnej długości drutu.

Przy zawartości węgla dziesięć dziesiątych na 100 wagi żelaza wytrzymałości jest 74 kilogramy na milimetr kwadratowy, rozciągliwość zaś 10 na 100.

Rozpatrzymy teraz charakterystyczny przypadek. A mianowicie, gdy powiększymy poprzednią dawkę węgla o trzy dziesiąte czyli gdy zawartość węgla w żelazie będzie trzynaście dziesiątych na 100 wagi żelaza — wytrzymałość zmniejszy się o 4 kilogramy na każdy milimetr kwadratowy, niż w przednim wypadku i wynosić będzie 70 kilogramów na milimetr kwadratowy. Rozciągliwość również się zmniejszy o 3 na 100, jak poprzednio, będzie więc równa 7 na 100 pierwotnej długości drutu.

Okazuje się więc, że największą wytrzymałość posiada żelazo przy jednym procencie zawartości węgla to jest przy dziesięciu dziesiątych na 100 wagi żelaza.

W skróceniu wytrzymałość na ciągnienie oznaczamy kg/mm^2, wydłużenie (rozciągliwość) zaś oznacza się naprzykład jak w ostatnim przykładzie 7%.

Jeszcze kilka słów o hartowności żelaza i obróbce na zimno i następnie przystąpimy do konstrukcji podwozia samochodu, jak również i do silnika.

Hartowność.

Żelazo rozgrzane do czerwoności i nagle ostudzone nabiera wyjątkowej twardości, znacznie większej, niż przed zahartowaniem; jednocześnie zwiększa się też i kruchość żelaza.

Hartowność objawia się tylko w twardych gatunkach żelaza kujnego (zawierającego więcej węgla). Jeżeli przez bardzo szybkie ostudzenie wstrzymamy proces powolnego rozpuszczania się węgla w żelazie, który to proces zachodzi w miarę podnoszenia się temperatury otrzymamy wówczas zahartowanie żelaza.

Przy powolnem ostyganiu żelaza najpierw wytwarza się szkielet z żelaza uboższego w węgiel. Szkielet ten składa się z drobniejszych utworów o budowie dendrytycznej to jest przypominającej gałązki drzew iglastych. Na tym dopiero szkielecie osadza się żelazo o coraz większej zawartości węgla.

Zastygłe żelazo jest więc zbiorem takich kryształków. Wielkość tych kryształków bywa rozmaita i zależy od szybkości stygnięcia żelaza. Im powolniej żelazo tężało — tem większe utworzą się kryształki i żelazo nabierze większej miękkości.

Przy ogrzewaniu przez czas dłuższy żelaza powiększa się ciągliwość przy równoczesnem zmniejszaniu się wytrzymałości. Przy tempera-

turach od 150° C do 300° C wytrzymałość wzrasta, powyżej temperatury 300° C obniża się. Ciągliwość od 150° C. do 300° C. przeciwnie obniża się, a przy temperaturach wyższych od 300° C. znów wzrastać zaczyna.

Zjawiska te świadczą, że w okresie od 150° C. do 300° C. własności żelaza ulegają zmianie, skutkiem czego obróbka jego w wzmiankowanych temperaturach staje sią trudniejszą, a materjał więcej kruchym. Praktyka stwierdziła niejednokrotnie, że przy obróbce w tych temperaturach powstawały rysy i pęknięcia.

W temperaturze 300° C. żelazo, którego powierzchnia była oczyszczoną pokrywa się warstwą tlenku, nabierając barwy niebieskiej. Dlatego też temperaturę 300° C. nazywamy temperaturą niebieskiego nalotu. W temperaturze niebieskiego nalotu żelazo jest najsłabsze.

Przy ogrzewaniu żelaza przez czas dłuższy do temperatur coraz wyższych zmienia się struktura żelaza w ten sposób, że poszczególne kryształki, z jakich się składa, łącząc się ze sobą formują coraz to większe. Skutkiem tego procesu materjał staje się gruboziarnistym, a przezto wrażliwym na uderzenia.

Temperaturę niebieskiego nalotu żelazo może osiągnąć bez udziału ognia skutkiem tarcia drugiego materjału. Naprzykład o ile zwolnią się nakrętki lub nity, przytrzymujące w jednej całości dwie płaszczyzny. Takie zwolnienie nitów czy śrub może nastąpić przez zmianę atmosferycznej temperatury (jak już o tem wspominaliśmy), a szczeliny powstałe między dwoma płaszczyznami przyczyniają się do tarcia wzajemnego tych płaszczyzn o siebie, czyli do wzrostu temperatury.

Wobec tego powinniśmy starannie wóz oglądać, a szczególniej podwozie. Nakrętki przykręcać, a nity przyklepać.

Przytoczę tu jeszcze zjawisko z praktyki. Łańcuch u wind i haki, dźwigające ciężary, a które pracują w normalnej temperaturze, doznają częstych, choć słabych wstrząśnień i uderzeń. Te słabe, ale stale odbywające się uderzenia, czyli obróbka na zimno, powodują stopniowe odkształcanie cząstek i doprowadzają do trwałych zmian, jak złamania, pęknięcia, urwania i tem podobne. Stare łańcuchy, lub haki pomimo, że napozór są całe, lecz w środku ich wytwarzają się coraz to większe pęknięcia.

Rama podwozia.

Rama podwozia jest to innemi słowy fundament dla całego samochodu, który umieściliśmy na czterech kołach, aby ten ciężar przesuwał się po płaszczyźnie ziemi.

Ponieważ to przesuwanie czyli ruch całego samochodu czerpie przyczynę z zewnątrz ramy, więc wszelkie pomocnicze mechanizmy, jak i sam silnik znajdują się wewnątrz ramy.

Rama wraz z całym spoczywającym na niej ciężarem posiada ruch prostolinijny. Gdyby ten ruch odbywał się na drodze idealnie gładkiej, jak dajmy na to pociąg na szynach stalowych — wstrząsy całego wozu byłyby znacznie mniejsze.

Ponieważ jednak, że wszelkie drogi posiadają nierówności, więc na wtrząsy, czyli na rzucanie samochodem jest on więcej narażony, jak na gładkiej powierzchni. Pomimo, że koła na których ten ciężar spoczywa, uzbroiliśmy w pneumatyki i odpowiednie rosory, co w znacznej mierze łagodzi rzucanie wozem, to pomimo tego masa ramy podwozia pracuje jak łańcuch i haki, o których powyżej wspominaliśmy. Rama podwozia jest więc narażona na zmiany temperatury, na wyginanie, na skręcanie, na rozciągliwość i na ściśliwość. A więc takim warunkom powinien odpowiadać materjał, z jakiego skonstruowaliśmy ramę podwozia. Czyli, jednem słowem, żądamy od ramy sprężystości, lekkości, małej wrażliwości na zmiany atmosferyczne, twardości, miękkości i estetyczności czyli przyjemnych linij dla oka.

Warunki dość ciężkie a jednakowoż rozum ludzki pokonał te pozorne sprzeczności i stworzył gatunek stali, który w zupełności odpowiada wymaganym warunkom.

Nowo powstające dziś wytwórnie samochodów korzystają już z długoletnich doświadczeń, wybierają to, co w samochodzie praktyka uznała za najodpowiedniejsze i usunięto błędy i braki zauważone przez długie obserwacje.

Nowo powstała polska wytwórnia samochodów „Ursus" posiada tą wyższość nad innemi, że może zastosować do swej konstrukcji wszelkie najnowsze zdobycze techniki i postępy.

My zaś poświęcimy więcej czasu na nasze polskie wozy.

C. d. n.

O komforcie rzeczywistym i zupełnym (w samochodzie).

W majowym numerze miesięcznika „Omnia" ukazał się pod powyższym tytułem artykuł redaktora Bandry de Sannier. Ze względu na ciekawy temat podajemy go w obszernem streszczeniu.

Ci z naszych czytelników, którzy śledzą nasz przegląd od początku, przypominają pewnie „konkursy urządzenia" które „Omnia" utworzyła pomiędzy swemi abonentami przed 20 laty!

Począwszy od tego czasu ja próbowałem objaśnić w biurze naukowym naszego przemysłu, iż samochód musi być zrobiony zupełnie prosto i że klientela dla której on jest przeznaczony przeważnie nie jest wyspecjalizowana.

Ja domagałem się żeby konstruktorzy pojazdów byli automobilistami, a nie biurokratami; żeby dyrekcja fabryki im powierzyła samochody, a żeby oni mogli się nauczyć na drodze, tego czego się nie uczy na stole biurowym koło pieca. Ale czy te kompanje zdrowego sensu dali jakie rezultaty? Jak jesteśmy jeszcze dalecy od celu!

Urządzenie samochodu wogóle zrobiło postępy.

Komfort pozorny objawił się w siedzeniu i oparciu naszych pojazdów; ale komfort rzeczywisty, komfort użytkowania, komfort zupełny czy egzystuje?

Może państwo chcą przykładów?

Oto są wzięte na chybił trafił, z kupy niedoskonałości w użytku, które się znajdują we wszystkich wozach wszystkich marek wszystkich narodowości.

Czy wiecie państwo, gdzie w waszem samochodzie można ulokować 2 czy trzy bidony oliwy, które zawsze dobrze jest mieć że sobą? A szmaty? Czy macie mały zapas benzyny? W wypadku uszkodzenia koła, czy wiecie w jakim punkcie wozu dokładnie, wy musicie umiescić lewar?

Czy nie jest wskazanym od 30 lat, jak egzystują samochody, godne swego imienia, aby każdy z nich miał pod swoimi osiami zahaczenie albo platformę dla głowy lewara, które by były wszystkie cztery na jednej odległości od ziemi? Czy nie jest pożytecznym, żeby można było tam podprowadzić i umieścić lewar długim trzonem, który by służył jednocześnie i dla podnoszenia go i dla opuszczania, żeby nie łazić pod samochodem „na czterech łapach"?

Jeżeli wpadliście w tarapaty ze światłem, czy wiecie (albo lepiej — czy możecie?) wyjść z położenia prędko (albo lepiej — wyjść z położenia, zupełnie prosto?). Instalacje i połączenia czy są przystępne? a nie zgubione w fastrydze pudła pod skrzydłami!

Kiedy jedno z waszych urządzeń do podnoszenia okna nie funkcjonuje, możecie wy prędko zdemontować garnitur tafli drzwiczek, żeby dosiągnąć sznurków, które zwykle stanowią cały mechanizm? I jeszcze: możecie mnie wytłomaczyć użytek garnituru sukiennego i drzewa lakierowanego na osadzie drzwiczek, jeżeli nie jest ona kokieteryjną maską na okropności.

Jeżeli wy chcecie napełnić wodą waszą baterję, czy nie jesteście zobowiązani położyć się w błocie w znoszonych rękawiczkach z kluczem angielskim w ręku i obcęgami, w położeniu człowieka, który wetknął swoją głowę w mechanizm, żeby tam atakować potwora.

Ale dość przykładów, można by je przytaczać bez końca. Każdy z was, czytelnicy i mnie może wyliczyć jeszcze tuzin ze swego własnego doświadczenia. Więc jest niezbędnym żeby nasi koledzy dbali o zupełny komfort, a nie o komfort, który się odnosi tylko do nerek i łokci podróżującego; wszystkie lata następne o tej samej dacie mu będziemy poświęcać tej kwestji cały numer.

To jest kwestja kapitalna dla rozwinięcia naszego przemysłu. Konstruktorzy muszą dobrze się wziąść za głowę. Ja znałem kilku osobników, którzy mieli wielką chęć nabycia samochodu, ale, zaproszeni na przejazd samochodem przez swoich przyjaciół, zrezygnowali z kupna bo skonstatowali brak praktycznego zmysłu, który jest wadą większej części naszych samochodów.

Wy wszyscy jak i ja byli świadkami gniewu, którego najspokojniejszy z klijentów poskromić nie może przed pewnymi okropnościami montażu albo pomysłu. Niekiedy się zdaje, iż niektórzy z konstruktorów, pozbawieni możności używania samochodu zpreparowali dla nieszczęśliwego posiadacza takowego kilka złośliwych psikusów, aby mu jak najdokładniej dokuczyć.

Tłom. *M. S.*

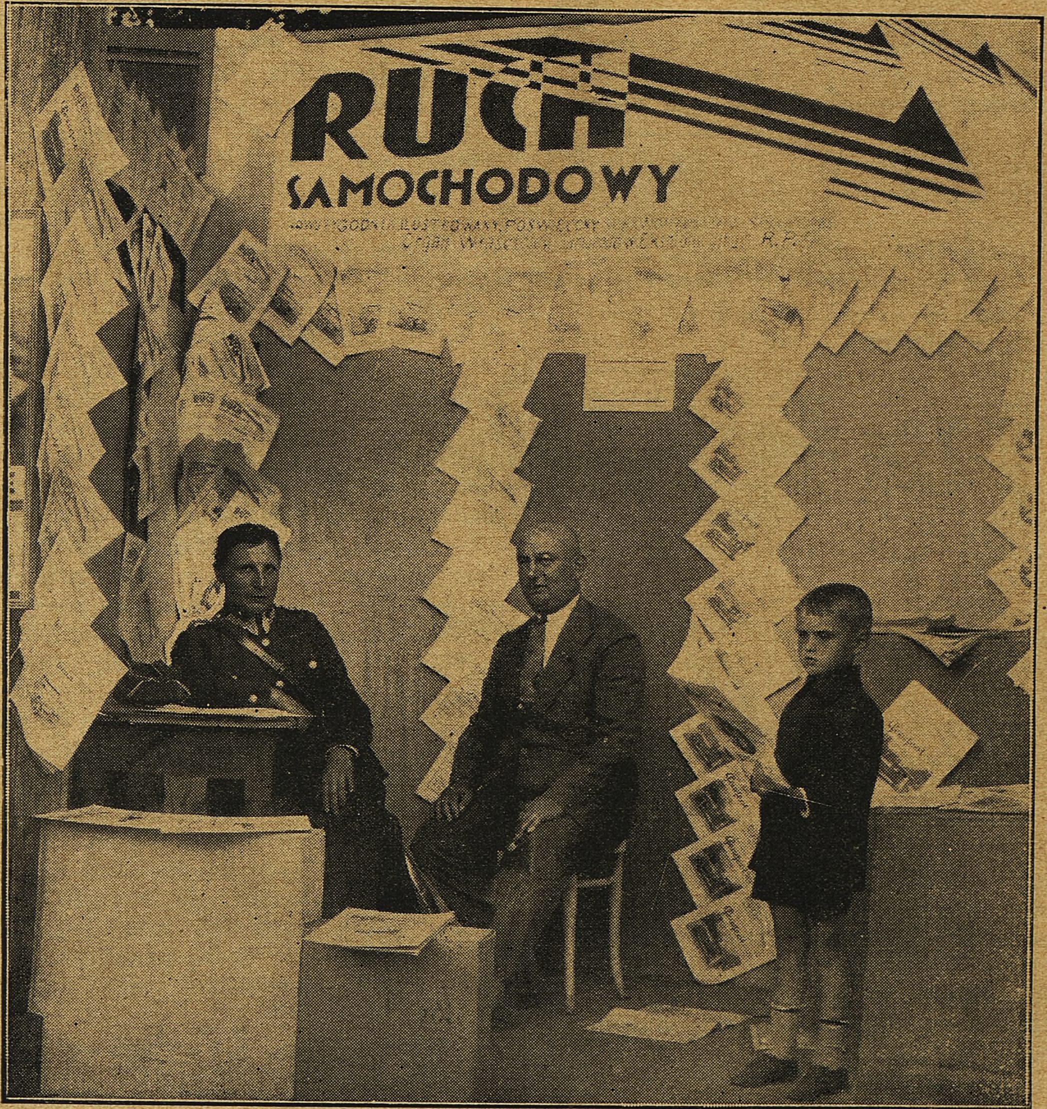
Wystawa Przemysłu Sportowego i Targi Automobilowe.

W dniu 11 lipca r. b. została otwarta w Łazienkach Królewskich w Warszawie Wystawa przemysłu sportowego i targi automobilowe, zorganizowane staraniem Związku Polskich Związków sportowych i Polskiego Komitetu Olimpijskiego. Wystawa potrwa do dnia 26 lipca.

Jakkolwiek cel powyższej imprezy — zasilenie funduszu olimpijskiego — jest bardzo szlachetny, jednakże obesłanie wystawy i targów jest bardzo słabe i to jest dla nas zagadką, gdyż nie wiemy co się działo za kulisami.

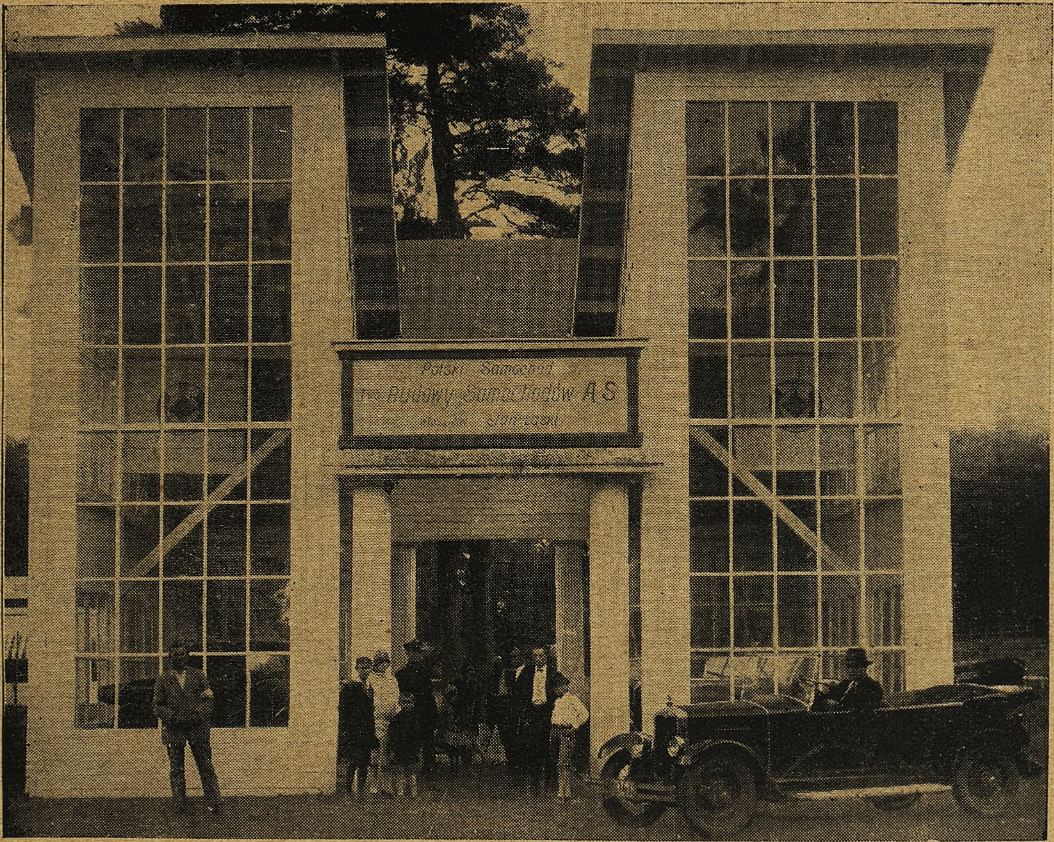
Z firm zagranicznych samochodowych wystawiły tylko „General Motors Company", „Renault", a pozatem oglądaliśmy wozy produkcji krajowej: „As" i „Ursus", których stoiska górują nad całym terenem stadjonu konkursów hipicznych.

Samochody „Ursus" już są znane naszym Czytelnikom. Co się tyczy As, to fabryka buduje dwa typy samochodów osobowych: typ S 1 6/17 H. P. i typ S 2 10/24 H. P.



Kiosk „Ruchu Samochodowego"

Pierwsze podwozia zostały wykończone w dniu 4 stycznia r. b. i podane kilkomiesięcznym próbom, z wynikiem bardzo dodatnim,



Stoisko samochodów „As".



Kolumna firmy Ludwik Baliński i Leon Fiutowski.

skarosowane zaś samochody wyszły z Szydłowieckiej Fabryki karoserji samochodowych w dniu 27 marca r. b.

Do samochodów przeznaczonych na dorożki, fabryka „As" stosuje (przy normalnem podwoziu) silniki mniejsze w celach czysto ekonomicznych. Silnik ten jednak osiąga szybkość 60 km/godz., spalając zaledwie 6 litrów benzyny na sto kilometrów (co wynosi przy obecnej cenie benzyny 4 zł. 50 gr.). Biorąc pod uwagę wielką ilość kilometrów, średnio przejeżdżanych przez dorożki, fabryka „As" stosuje w tych silnikach panewki bronzowe, co zapewnia im długotrwałość i małe zużycie, wykluczając jednocześnie tak przykre wytapianie panewek, które nieraz unieruchamia samochód na szereg dni.

Biorąc pod uwagę konieczność częstego hamowania na mieście, silniki wyżej opisane zaopatrzone są w dodatkowe hamulce przy skrzynce biegów prócz normalnych hamulców na cztery koła.

Po za tem wystawiono na sprzedaż kilkadziesiąt samochodów używanych, różnych marek.

Prasa samochodowa jest reprezentowana przez „Ruch Samochodowy" i „Przegląd Samochodowy i motocyklowy", które to pisma urządziły własne kioski.

J. S.

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

LUSTRACJA ROCZNA DOROŻEK SAMOCHODOWYCH.

Na mocy zarządzenia Urzędu Przemysłowego Magistratu wyznaczoną została lustracja roczna dorożek samochodowych na czas od dnia 30 lipca do dnia 25 sierpnia, t. j. po 100 dorożek dziennie.

Pomijając już trudność techniczną wykonania zarządzenia, gdy dokonywanie lustracji 100 wozów w ciągu dnia narazi właścicieli na długotrwałe oczekiwanie i związaną z tem stratą zarobków — podkreślić należy, że krótki termin wyznaczony na lustrację niemożliwym jest do utrzymania, ze względu na niepodobieństwo zewnętrznego odrestaurowania samochodów w tak krótkim czasie.

Praktyka lat poprzednich wykazała, że przeciętnie 50% samochodów, stających na lustrację wymaga całkowitego odrestaurowania — conajmniej zaś jeszcze 30% wymaga odlakierowania częściowego. Takiej ilości wozów stołeczne warsztaty lakiernicze nie są w stanie w czasie wyznaczonym do lustracji odrestaurować, ilość ich bowiem jest jeszcze niewielka i organizacja dość prymitywna, a nadto okres letni dla warsztatów tych jest pełnym sezonem, nie tylko w stosunku do dorożek samochodowych, lecz również i samochodów prywatnych i innych pojazdów. W tym stanie rzeczy conajmniej 40% warszawskich dorożek samochodowych, które nie zdążą się odrestaurować w terminie zakreślonym przez Urząd Przemysłowy zostanie na pewien czas wycofanych z ruchu, co nie tylko przyniesie straty zarobkowe właścicielom, ale ujemnie wpłynie na warunki komunikacyjne stolicy.

Z powyższych względów przeto Zarząd Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych R. P. ma zaszczyt prosić Urząd Przemysłowy Magistratu M. Warszawy o wydanie zarządzenia przedłużającego termin lustracji dorożek samochodowych w roku bieżącym w Warszawie do dnia 1-go października 1928 r.

Na powyższy memorjał Zarząd Związku otrzymał z Wydziału Przemysłowego odpowiedź odmowną, motywowaną tem, że: 1) termin lustracji był podany do wiadomości publicznej od 3 miesięcy 20 dni do 4½ miesiąca przed lustracją, 2) do lustracji pozostało 1143 dorożek, ponieważ już zlustrowano 638 dorożek.

Ponadto Wydział Przemysłowy zwraca się do Zarządu Związku z prośbą by odwołał się do swych członków:

A) by przedstawiali posiadane wozy do dorocznego przeglądu codziennie, za wyjątkiem niedziel i świąt, w godzinach od 7 rano do 11 przed południem, w terminach podanych w ogłoszeniu.

B) że mogą już teraz nie czekając urzędowego terminu (30/VII) przedstawiać swe pojazdy do oględzin,

C) że wszelka zwłoka z załatwieniem obowiązków ciążących na obywatelach, utrudnia pracę i zabiera czas przedewszystkiem im samym oraz instytucjom do tego powołanym.

Wobec powyższego obowiązują terminy lustracji ogłoszone w № 8 „Ruchu Samochodowego."

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

Z WARSZAWY.

POSIEDZENIE ZARZĄDU W DNIU 9 LIPCA R. B.

Na tem posiedzeniu Zarząd ustalił ostatecznie tekst memorjału do Wydziału Przemysłowego w sprawie przedłużenia terminu lustracji dorożek Samochodowych do dnia 1 października r. b.

Poza tem na wniosek Redaktora „Ruchu Samochodowego", Zarząd uchwalił urządzić kiosk swego organu na Wystawie Przemysłu Sportowego i Targach automobilowych w Łazienkach od 11 — 26 lipca, a to w celu propagandy „Ruchu Samochodowego".

LISTA SKŁADEK NA KUPNO LOKALU ZWIĄZKU.

(ciąg dalszy)

Kuczyński Józef	zł.	4.—	
Chmielowski Michał	„	5.—	po raz 2-gi
Weinert Michał	„	5.—	
Wieczorek Wacław	„	5.—	
Gildensztern Benjamin	„	4.—	

Razem Zł. 23.—

Łącznie z poprzednio zebranemi zł. 308.—

DO WIADOMOŚCI GŁÓWNEJ KOMENDY P. P.

43 stopnie gorąca, policja z grubego sukna w uniformach, zapiętych pod szyję, pełniąca obowiązki pod snopem promieni słonecznych spadających z nieba, nie usposabia ich to zbyt anielsko dla obywateli a w szczególności dla automobilistów, nad któremi posiada udzielną władzę.

Wymownym dowodem są dwa fakty jakie miały miejsce jeden w Warszawie w XII komisarjacie dnia 14. b. m., o godz. 20, do stojącego wiceprezesa związku samochodów eksploatacyjnych R. P. p. Karola Weykuna, stojącego ze swą taksówką na stacji dorożek przy ulicy Wierzbowej doszedł posterunkowy p. p. i głosem, z którego parowały 43 stopnie Celcjusza, z hermentycznie zamkniętego w grube sukno uniformu oznajmił p. Weykumowi aby posuwał się za każdą ubywającą taksówką, kiedy ten ostatni odpowiedział, że kalkulacja benzyny i opon na to nie pozwala gdyż puszczanie i zatrzymywanie maszyny każdorazowo kosztuje właściciela, a nowo przybywające wozy zajmują miejsce wolne.

Ta logika nie podobała się panu posterunkowemu gdyż zabrał prawo jazdy wraz z samochodem i właścicielem do komisarjatu, w komisarjacie dyżurny przodownik pomimo, że oznajmił posterunkowemu, że nie widzi słuszności w jego postępowaniu, i prawo jazdy zwrócił właścicielowi, pomimo tego orzeczenia przy wyjściu z komisarjatu odebrał prawo jazdy schował do kieszeni i w ten sposób pozbawił właściciela wozu na kilka dni zarobku prawnego.

Drugi wypadek miał miejsce w Markach dnia 15. b. m. o godz. 17-tej.

Jan Urbański szofer taksówki umówił się z podróżnym w Warszawie, że zawiezie go do Marek, ale pod warunkiem że będzie miał powrotną drogę podług taksometru zapłaconą. Na co podróżny wyraził swą zgodę, lecz gdy przybyli do Marek zrodziła się wątpliwość w podróżnym dżentlemenie czy zawarta umowa w stolicy posiada taką samą moc w Markach, o pomoc w rozstrzyganiu zwrócił się do jakiegoś przechodnia w rozpiętej koszuli bez czapki, który uroczyście oznajmił podróżnemu żeby nie płacił, a pretensje jeżeli szofer posiada niech skieruje na drogę sądową.

Nie zupełnie zgodził się pan Urbański z opinją p. w koszuli rozpiętej i bez czapki, zapytał a kto pan jesteś.

Można popełnić grzech przez nieznanie swego Prezydenta, Ministra, Wojewody, ale żeby ktoś tam, jakiś szofer w dodatku z Warszawy, nie znał mnie w koszuli wobec 43 stopni Celsjusza to tak okropnie rozsierdziło władzę w Markach, że z miejsca z „kozła" do „kozy" wpakował p. Urbańskiego.

Samochód pozostawiony samotnie na ulicy rozmyślał o powrotnej podróży do stolicy i o niesfornej latorośli, która tłumnie obległa sierotę i niszczyła jak się patrzy według wszelkich zasad ulicznej dziatwy.

Cóż na to powie Komenda P. P., do której zwrócili się poszkodowani, jak również na drogę sądową o zwrot strat poniesionych, wypływających z nadużycia władzy urzędników państwowych.

Sekretarjat.

Przegląd prasy.

„JAK PRZECIĄĆ WĘZEŁ".

W „Kurjerze Warszawkim" w feljetonie „Jak przeciąć węzeł" p. Sęk zastanawia się nad kwestją unormowania coraz to więcej komplikującego się ruchu ulicznego, pisze:

„Coraz przykrzej splatające się w stolicy „węzły„ komunikacyjne grożą nam, lada rok, przedzierzgnięciem się w istny węzeł Gordyjski. Komplikacje, wynikające z coraz większego natłoku pojazdów mechanicznych, zaostrzają się specjalnie dlatego, że nasz ruch kołowy jest niezwykle różnorodny.

Któreś z pism paryskich zadało sobie przed kilku laty trud dokładnego obliczenia, jakie zakłócenia ruchu na Wielkich Bulwaraeh — sprawia 1 koń. I doszło do niezwykle interesujących wyników. Okazało się, że w nowoczesnem mieście koń, jako „motor" stosunkowo mało zwrotny, wolny, zajmuje dużo miejsca, a przytem, często nieobliczalny — staję się poprostu katastrofa!"

A dalej czytamy projekt „przecięcia węzła„

„Nie jestem w tych sprawach specjalistą, ale pozwalam sobie podsunąć pewne rozwiązanie, które wydaja mi się rozwiązanien najlepszem, bo radykalnem. Jeżeli w moim projekcie będą jakieś błędy, zechcecie mi je wybaczyć. Kompetentniejsi ode mnie uskutecznią korektę. Mam jednak wrażenie, że myśl moja jest zupełnie realna —i zdrowa.

I. Konie należy ze stolicy bezwzględnie usunąć, gdyż maszyna i tak je bezapelacyjnie zwycięża i dziesiątkuje. Wyłączam konie luksusowe, wojskowe etc., które zresztą znajdują zastosowanie w bardzo ograniczonym zakresie.

II. Likwidację wszelkich dorożek i platform konnych należy przeprowadzić w określonym terminie, wykupując zarówno konie, jak i tabor, w drodze przymusu, według cen realnych. (O ile by ich, oczywiście, dobrowolnie nie sprzedano.)

III. Osoby, ponoszące wskutek powyższych reform uszczerbek materjalny (dorożkarzy, pozbawionych zarobku, przedsiębiorców, właścicieli firm przewozowych etc., etc.) należy racjonalnie odszkodować.

IV. Tysiączne sumy, konieczne na powyższe cele (punkty II-gi, i III-ci) mają pokrycie z następujących źródeł: a) olbrzymie oszczędności magistratu, wynikające ze znacznie mniejszego zużycia jezdni w stolicy; b) specjalne opłaty koncesjonarjuszy, względnie, równouprawnionych firm samochodowych, którym w tym okresie umożliwiamy wyjątkowe żniwa."

Nie tylko każdy automobilista, ale również każdy człowiek mający zdrowy rozsądek, przyzna że uwagi p. Sęka są bez wątpienia słuszne i dla tego czynniki miarodajne powinny się nad nimi zastanowić.

NIECO O DROGACH I O PERŁACH.

„Ilustrowany Kurjer Codzienny tak pisze o drogach w woj. Krakowskiem:

Jeśli porównujemy jakąś rzecz z perłą, to czynimy to przeważnie dla podkreślenia wielkiej wartości tej rzeczy. Porównanie to bywa tem trafniejsze, jeśli rzecz owa jest trudno dostępna, jak perła ukryta na dnie morza. Dopiero uwzględniwszy ten moment, zaczynamy rozumieć, jak bardzo precyzyjne bywają porównania pewnych naszych skarbów do pereł. Ilustracja to na przykład.

Krynica nosi zdawna zaszczytny tytuł perły polskich zdrojowisk. Jest bowiem nietylko piękna, ale i stosunkowo trudno dostępna, a nawet mało widzialna. Drogi dojazdowe są dość liche wewnątrz Krynicy całkiem skandaliczne. Drogami temi spacerują wśród automobilów krowy puszczone samopas, a z pod kół rozmaitych pojazdów wzbijają się takie tumany kurzu, że Krynica jest niemi otulona, niby perła w konsze.

Publiczność boczy się tam na automobilizm, uważając go wobec nieskrapiania dróg za swego naturalnego wroga, i tęskniąc do dobrych dawnych czasów, kiedy automobile wogóle jeszcze do Krynicy dojechać nie mogły.

Park Wolski koło Krakowa także nosi miano perły. Całkiem słusznie dostać się bowiem do tej perły jest również trudno, jak nurkowi na dno morza. Jedyna droga, łącząca ten śliczny park z miastem, jest to jedyne miejsce wycieczkowe Krakowa, tak ładne i tak bliskte. Liczne autobusy i automobile, jadące do Parku Wolskiego, narażone są stale na złamanie resorów, a pasażerowie na otrzęsienie „bebechów".

Rodzi się więc następujące pytanie: czyby nie było wskazane mniej się upierać przy precyzyjnej ścisłości porównań, a naprawiać gościńce i lepiej je skrapiać?

DOBRZY i UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

Targi Automobilowe w Łazienkach.

Wystawa Przemysłu Sportowego i Targi Antomobilowe, organizowane staraniem Związku Polskich Związków Sportowych Polskiego Komitetu Olimpijskiego w czasie od 11 — 26 lipca b. r. w Łazienkach na terenie stadjonu Konkursów Hippicznych, wzbudziła znaczne zainteresowanie w szerokich warstwach społeczeństwa ze względu na cel tej imprezy, którym jest zasilenie funduszu olimpijskiego.

Sfery zaś przemysłowe i handlowe interesują się tą wystawą, ponieważ da ona im możność zareklamowania swoich wyrobów i uzyskania nowych rynków zbytu.

Czytelników „Ruchu Samochodowego" sprawa ta winna interesować specjalnie z tego względu, że Zarząd tych Targów wprowadził dział sprzedaży samochodów okazyjnych oczywiście w dobrym stanie.

W okresie więc 2-wu tygodniowym sprzedawcy będą mieli możność ofiarować swoje samochody jaknajliczniejszym zastępom nabywców, którzy zgłoszą się na Wystawę Przemysłu Sportowego i Targi Automobilowe do Łazienek.

Ze stolicy i kraju.

Z WARSZAWY

Izba przemysłowo-handlowa w Warszawie. Główna komisja wyborcza ustaliła ostateczne wyniki wyborów ogólnych do izby przemysłowo-handlowej w Warszawie. Wybrani są: do sekcji handlowej na radców Bogusław Herse, Adam vel Adolf Truskier, Wacław Brun, Wacław Wiślicki, Zygmunt Kiltynowicz, Jakób Himmelfarb, Tadeusz Marchlewski, Abracham Gepner, Bolesław Borzym, Maurycy Zajdenman, Wiktor Horwart, Dawid Gerst, Alfons Stein i Leopold Aronson. Na zastępców: pp. Jan Gebethner, Jan Reutt, Walenty Iwiński, Szmul Winter, Aleksander Mieszczanowski, Eljasz Mazur, Stanisław Breikopf, August Eberhart, Adam Szymanowicz, Stanisław Siudak i Froim Cytryn.

Do sekcji przemysłowej: na radców pp. Franciszek Karpiński, Stefan Przanowski, Czesław Klarner, Stanisław Jan Okolski, Roger Battaglja, Jan Hołyński, Józef Landau, Henryk Martens, Stanisław Franaszek, Paweł Nowicki, Emil Kühn, Karol Jenike, Tadeusz Czosnowski, Adolf Strasman,; na zastępców: pp. Jan Zagleniczny, Karol Weykun*); do sekcji bankowej: na radców pp. Mieczysław Hofman, Bronisław Goldfeder, Stanisław Hildebrandt, i Jan Reutt; na zastępców: pp. Edward Missuna, Rafał Szereszowski i Władysław Strakacz.

Reorganizacja Komisarjatu Rządu.

Zgodnie z nową ustawą o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej na obszarze m. stoł. Warszawy, stolica stanowić będzie odrębną jednostkę administracyjną. Na jej czele stanie komisarz rządu, którego przedstawia radzie ministrów minister spraw wewnętrznych, a mianuje na jej wniosek P. Prezydent Rzeczypospolitej. Pod względem osobowym komisarz rządu podlega ministrowi spraw wewnętrznych, pod względem zaś służbowym poszczególnym ministrom, właściwym dla danego działu administracji. Komisarz rządu jest przedstawicielem rządu na obszarze m. stoł. Warszawy i szefem administracji ogólnej tego terenu.

Dla celów administracyjnych obszar stolicy będzie podzielony na trzy powiaty grodzkie: 1) Warszawa — północ, 2) Warszawa – południe, 3) Warszawa — Praga.

Starostwo południowe przejmie od obecnych ekspozytur komisarjaty: 1, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 i komisarjaty na przedmieściach, Ochocie Mokotowie i Czerniakowie. Inne komisarjaty należeć będą do starostwa północnego. Cała Praga objęta będzie starostwem praskiem.

Na czele powiatów grodzkich staną starostowie grodzcy, mianowani przez ministra spraw wewnętrznych. Do zakresu działania tych starostów należą wszystkie sprawy administracji państwowej, o ile nie należą do kompetencji władz naczelnych lub zakresu działania samorządu miejskiego.

Z chwilą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, wszelkie państwowe władze, urzędy i organy na obrzarze stolicy, niezespolone dotychchzas z władzami administracji ogólnej, a sprawujące funkcje w zakresie spraw, przekazanych komisarzowi rządu lub starostom grodzkim, włączone będą do komisarjatu rządu i starostw grodzkich, lub poddane tym urzędom.

Uregulowanie ruchu pojazdów ciężarowych.

Wzmożenie się ruchu budowlanego w Warszawie spowodowało wzmożenie ruchu kołowego, w szczególności ruchu ciężarowego. Stwarza to podwójną niewygodę: z jednej strony wpływają liczne skargi właścicieli starych domów na to, że szybka jazda ciężarowych samochodów i furgonów konnych wywołuje wstrząsy, powodujące niejednokrotnie nawet wypadanie szyb; z drugiej strony od szybkiej jazdy samochodów ciężarowych, naładowanych materjałami lotnemi, unoszą się w powietrzu tumany pyłu. Z tego względu Ministerstwo spraw wewnętrznych poleciło komisarjatowi rządu wydanie specjalnego rozporządzenia, ograniczającego — na podstawie przepisów o ruchu samochodów — jazdę samochodów ciężarowych maksymalnie do 12 kilometrów na godzinę. Oddział ruchu ulicznego w najbliższych dniach wydaje na tej podstawie zarządzenie szczegółowe, które ponadto nakazuje furgonom ciężarowym konnym jazdę stępa. W tym względzie udzielone będą policji szerokie pełnomoc-

*) Vice-prezes Związku Właścicieli dorożek samochodowych.

nictwa, uprawniające ją na podstawie mandatów doraźnych do natychmiastowego ściągania kar pieniężnych od kierowców i woźniców, nie przestrzegających zarządzenia. Zaznaczyć należy, że zarządzenie powyższe dotyczy również ciężarowych wozów nie naładowanych, gdyż te wozy wywołują szczególny hałas. Jeszcze bardziej ograniczana będzie jazda samochodów ciężarowych na obręczach żelaznych.

Inspekcja dróg śmierci. P. wojewoda warszawski, inż Twardo, odbył wycieczkę inspekcyjną w kierunku Wilanowa i Konstancina w celu zapoznania się ze stanem dróg i zbadania możliwości utworzenia stadjonu sportowego pod Wilanowem.

Inspekcja szosy wilanowskiej na odcinku, należącym do pow. warszawskiego, ujawniła braki, których usunięcie p. wojewoda zlecił czynnikom odpowiednim. Szosa wilanowska wymaga przebudowy gruntowej, gdyż ułożona z t. zw. „kocich łbów", nie jest dogodna do jazdy samochodowej. Sprawą tą ma się zająć w najbliższym czasie urząd wojewódzki.

Ilość kierowców w Warszawie. Podług statystyki za czerwiec, otrzymało prawo jazdy w Warszawie do dnia 1-go lipca 15.200 osób. W czerwcu zarejestrowano 390 nowych szoferów. Od pierwszego stycznia przybyło ogółem 2.015.

Wycieczka motocyklami na Olimpjadę. Dnia 8 Lipca o g. 10 z rana wyruszyła z Placu Saskiego wycieczka motocyklowa na Olimpjadę do Amsterdamu.

Wycieczkę poprowadził p. Pietrzykowski. Trasa prowadzi przez Brno, Wiedeń, Zaleburg, Insbrück, Zürich, Bazylea, Paryż, Lille, Bruksela, Haga, Amsterdam, a z powrotem przez Hanower, Berlin, Frankfurt razem około 4000 km.

Nowe roboty brukarskie. W połowie czerwca rozpoczęto następujące nowe roboty brukarskie: zamianę jezdni z kamienia polnego na ul. Brzozowej na Starem Mieście na kostkę granitową, ułożenie jezdni z kamienia łamanego na ul. Grażyny w Mokotowie oraz na ul. Stołecznej i Henkla na Żoliborzu, przebruk jezdni z kamienia polnego na Górczewskiej, Kościelnej i Solec, roboty przygotowawcze do wyasfaltowania Al. Szucha i układanie drobnej kostki granitowej w torach tramwajowych na Nowym Świecie.

Ukończono nadto układanie kamienia łamanego na ul. Kasińskiego, zamianę starej kostki granitowej na nową na Nalewkach; nadto ukończono asfaltowanie ul. Brackiej i otwarto ją dla ruchu.

Na Marszałkowskiej asfaltowane są przedewszystkiem przejazdy z bocznych ulic, które dotychczas były zamknięte. Natomiast zrywany bruk drewniany na tych przecznicach, które dotychczas były otwarte w celu wyasfaltowania ich.

Uruchomienie 10 taksówek motocyklowych. Wkrótce jedna z większych firm samochodowych zamierza uruchomić 10 taksówek motocyklowych jednoosobowych.

Taryfa wynosić będzie 40 gr. za pierwszy kilometr i 30 gr. za każdy następny.

Nowa statystyka wypadków.
Wzorem zagranicy wprowadzono w Warszawie rejestrację wszystkich wypadków samochodowych, prowadzone przez poszczególne komisarjaty. W specjalnych formularzach policjanci wypełniają datę i godzinę, określają miejsce wypadku, jakości ruchu na danej ulicy, dzień (zwykły czy świąteczny), przyczynę wypadku, wiek przechodnia i szofera, oraz zamieszczają, czy samochód lub przechodzeń pochodzi ze stolicy, czy z prowincji i t. d.

ZE LWOWA.

Ku przestrodze wszystkich kierowców. Dnia 27 czerwca r. b. zdarzył się tu straszny wypadek samochodowy.

Na ulicy Mochnackiego, która ma silny spadek w kierunku placu Akademickiego kierowca Kazimierz Dall pozostawił na ulicy samochód, nie gasząc silnika. Do samochodu stojącego bez opieki podszedł jakiś wyrostek obeznany z maszyną włączył bieg i spuścił hamulec. Dzięki temu samochód potoczył się na dół nabierając co raz większej szybkości, aż wreszcie całym pędem wjechał na chodnik pod pomnikiem Fryderyka śmiertelnie zranił 2 ludzi i wreszcie zatrzymał się pod pomnikiem.

Z powyższego wynika, że przepis policyjny zabraniający oddalać się od pojazdu przy silniku pracującym jest bardzo słuszny i zanieprzestrzeganie tego można ciężko zapłacić

Z KRAKOWA.

Otwarcie nowej szosy. W pierwszych dniach lipca r. b. zostaje otwarta nowa szosa: Kraków — Ojców Olkusz—Katowice. Część tej szosy jest wykuta w skałach i przechodzi pod tunelami. Na szosie tej niewątpliwie rozwinie się wielki ruch turystyczny, (przedewszystkiem do Ojcowa) a w związku z tym nowe pole do działania dla Związku Właścicieli autobusów w Krakowie.

Otwarcie nowej linji Autobusowej. Z dniem 1 lipca r. b. została otwarta komunikacja autobusowa pomiędzy Krakowem a Jordanowem, miejscowością letniskową w powiecie Makowskim.

Z POZNANIA.

Riad Wielkopolskiego Klubu Automobilowego. Od 5 — 8 lipca roku bieżącego Wielkopolski Klub Automobilowy zorganizował raid Kaszubsko — pomorski. Cała trasa była podzielona na 3 etapy: 1-szy Poznań — Grudziądz, 2-gi Grudziądz — Gdynia 3-ci Gdynia — Poznań.

W raidzie wzięło udział 11 maszyn.

Wynik z raidu jest następujący:

Pierwszą nagrodę zdobyła Tatra, prowadzona przez p. Maćkowiaka (82 pkt. dodatnie). 2) Renault kier. p Głowiński (82 pkt. dodatnie). 3) Tatra kier. p. Markowski (79 pkt. dodatnich).

Nagrodę firmy „Galicja" za minimalne zużycie benzyny otrzymał p. Stachowski na Benzie. Dyplomy honorowe otrzymali: Fiat kier. p. Bartkiewicz (64 pkt. dodatnie), Chenard Valcer kier. p. Siciński (48 pkt. dodatnich), Buick kier. p. Ratajczak (48 pkt. dodatnich) i Tatra kier. p. Duszyński (8 pkt. dodatnich).

Kierownictwo raidu spoczywało w ręku komandora p. starosty Ziołeckiego, wicekomandorami zaś byli pp. mjr. Ogórkowski i dyr. Wawrzyniak.

Katastrofa autobusowa pod Wyrzyskiem. Straszna katastrofa wydarzyła się na drodze Łobżenica — Wyrzysk. Autobus jadący tą drogą wskutek złamania się osi spadł z szosy do głębokiego rowu. Jedna osoba poniosła śmierć, dwie osoby odniosły ciężkie rany, 14 osób lżejsze.

Kronika Zagraniczna.

„Ruch Samochodowy", a Polski Klub Automobilowy w Chicago.

Redakcja „Ruchu Samochodowego" nawiązała kontakt z Polskim Klubem Automobilowym w Chicago.

Poniżej podajemy list otrzymany od Zarządu powyższego klubu:

Szanowny Panie Redaktorze!

Z prawdziwą przyjemnością przeglądnęliśmy nadesłany nam łaskawie dwutygodnik „Ruch Samochodowy", jak również przedruk naszej odezwy organizacyjnej.

Cieszy nas niewymownie fakt, że właściciele Dorożek Samochodowych stworzyli własną organizację zawodową, która napewno rozwinie się znakomicie w niedalekiej przyszłości, albowiem motoryzja ruchu miejskiego postępuje naprzód we wszystkich krajach z niebywałym rozmachem, — co też prawdopodobnie nastąpi i w Polsce.

Miasto Chicago liczy obecnie przeszło trzy miljony mieszkańców, a w tem właścicieli samochodów przeszło 800.000 — nie wliczając w tę cyfrę 25,000 taksówek i 1500 wielkich osobowych autobusów do przewożenia pasażerów, opłacających 10 centów za przejazd z prawem zmiany autobusu. Polskich właścicieli samochodów w mieście Chicago liczyć można na 25,000. Polskich szoferów taksówek jest około dwa tysiące, którzy należą do międzynarodowego związku szoferów czyli „Unji", otrzymując unijną zapłatę tygodniową, wynoszącą przeciętnie 40 dolarów tygodniowo. Największa kompanja żółtych taksówek w Chicago, rozporządzająca 16.000 taksówek zatrudnia szoferów nie - unijnych i opłaca swoich szoferów komisowo, to znaczy od zarobionych pieniędzy.

Ruch automobilowy w Stanach Zjednoczonych jest olbrzymi, gdyż jak stwierdza statystyka biura registracyjnego w Washingtonie było w użyciu w całym kraju 23,523,882 samochodów, czyli 78 procent ogólnej liczby samochodów w całym świecie.

Przy tak olbrzymim ruchu samochodowym wytworzyły się najrozmaitsze związki, kartele i organizacje zawodowe, które kontrolują olbrzymie kapitały idące w setki miljardów dolarów. Polacy tutejsi biorą również czynny udział w różnych przedsiębiorstwach samochodowych i posiadają wielkie stacje reperacyjne, garaże, stacje gazolinowe i agencje sprzedaży nowych maszyn.

Pisząc o powyższych szczegółach Sz. Panu Redaktorowi pragniemy tem samem służyć wszelkimi potrzebnymi informacjami, które ze względu na początkujący ruch samochodowy w Polsce mogą mieć zdaniem naszym dodatnie znaczenie.

Odnośnie naszego Polskiego Klubu Automobilowego informujemy, że rozwija się znakomicie i ilość członków czynnych wzmaga się z dnia na dzień i jest nadzieja, że w krótkim czasie stworzymy potężną organizację obsługi swych członków.

W przypuszczeniu, że Sz. Pan Redaktor skorzysta również z naszych usług informacyjnych i, że nawiążemy nić wspólnej przyjaźni dla wspólnego dobra, kreślimy się.

Liczniki smochodowe z kartkami. Pewne przedsiębiorstwo amerykańskie zaproponowało władzom wprowadzenie opatentowanych liczników samochodowych nader wygodnego systemu. Licznik taki wyrzuca po zamknięciu kasy kartkę, na której odbity jest numer taksówki, ilość przejechanych klm. i wysokość opłaty. Za licznikami temi przemawią wiele stron dodatnich. Przedewszystkiem pasażer ma możność odszukania taksówki, o ile w niej coś zapomniał. Prócz tego firmy i przedsiębiorstwa, względnie urzędy, zwracające swym pracownikom koszta rozjazdów, mają możność skontrolowania przedstawionych rachunków. Ujemna natomiast strona tych liczników ma być ich kosztowność i zbyt duże rozmiary.

Sygnał świetlny w kształcie trupiej czaszki. Pomysłowi amerykanie w Chicago wprowadzili do samochodów dosyć oryginalny sygnał; „stop", znajdujący się z tyłu samochodu około numeru rejestracyjnego.

Sam napis „stop" umieszczony jest na dolnej czeluści czaszki, a nad nim w oczodołach ulokowane są żarówki, które w czasie sygnalizowania błyszczą czerwonemi ogniami.

Próba samochodu rakietowego na szynach. W dniu 23 czerwca r. b. odbyła się nowa próba samochodu rakietowego inż. Maxa Valiera i Sandera tym razem na torze kolejowym pod Hanowerem. W biegu samochód przebył okooło 5 km. osiągając na drugim kilometrze szybkość 200 km./godz. W drugim biegu powiększono ładunek rakiet czterokrotnie, dzięki czemu miała być otrzymana kilkokrotnie większa szybkość. Jadnakże wkrótce po starcie nastąpił wybuch wskutek wadliwego zapalania rakiet dzięki czemu samochód został wyrzucony z szyn, spadł z nasypu i uległ zupełnemu zniszczeniu. Próby odbywały się bez kierowcy, a samochód mógł być zatrzymany hamulcem automatycznym.

Nowy rekord. Kierowcy angielscy kpt. Bernarto i p. Rubin na samochodzie Bentley pobili dotychczasowy rekord 24 godzinnej jazdy, przebywając przestrzeń 2669 km. (rekord poprzedni 2414 km.). Średnia szybkość wynosi przeszło 98 km./godz. pomimo to, że jazda odbywała się również nocą, a nad ranem była gęsta mgła.

Śwatowy rekord szybkości jest nanowo pobity. Ray Keech na wozie White na trzech motorach Liberty ustanowił rekord prędkości 335 klm. na godzinę. Malcolm Cambell jest pozbawiony tym samym tytułu szampiona świata, ale on nie daje za przegraną i szykuje się do rewanżu

Świat sportowy opłakuje śmierć Zackharta, który się zabił na próbnym biegu Daytene Beach. Byt to jeden z najlepszych i najzdolniejszych kierowców amerykańskich.

Pożar na autodromie.
Jednym z najgłośniejszych ewenementów sportowych tegorocznego sezonu automobilowego był odbyty ostatnio „6-godzinny międzynarodowy konkurs wytrzymałosci" wozów sportowych.

Bieg, zorganizowany przez Klub automobilowy Essex, rozegrał się na torze w Brookland, przy udziale 40 zawodników, z Anglji i kontynentu, w tem kilku kierowczyń. Wyścig przyniósł zwycięstwo wozowi Bentley.

Podczas zawodów zapalił się silnik jednego z zawodników, który jednak wśród płomieni przebył dość znaczny dystans. Ciągnąca się za płonącym wozem smuga ognia i iskier stanowiła bardzo poważne niebezpieczeństwo i dla innych wozów, które musiały pozostawać przez ten czas w sferze ognia co groziło w każdej chwili rozszerzeniem się pożaru. Po zatrzymaniu płonącego samochodu, przy pomocy innych uczestników wyścigu ogień ugaszono.
Wypadek zakończył się bez ofiar w ludziach.

Film ruchu ulicznego.
Jedna z niemieckich wytwórni filmowych w porozumieniu z władzami policyjnemi sporządziła film, pouczający o sposobie zachowania się na ulicy. W fimie tym w dość zajmującą fabułę wplecieno cały szereg scen, przedstawiających różne wypadki samochodowe, tarasowanie ruchu przez przechodniów oraz sposób uniknięcia wypadków.

Nowy typ wozu ratunkowego.
Powstałe niedawno Międzynarodowe towarzystwo ratunkowe, mające siedzibę w Londynie, wprowadziło obecnie w Berlinie wozy nowego typu. Są to wozy motorowe kształtu łodzi, której górna część kadłuba stanowi rodzaj sporej skrzyni.

Przy konstrukcji tego wehikułu szczególną uwagę zwrócono na najbardziej celowe wykorzystanie miejsca. W ten sposób niewielki stosunkowo wóz, nieco większy od zwykłego motocykla, używanego do przewozu drobniejszych towarów przez firmy handlowe, może pomieścić do dwóch pacjentów, oraz dwóch ludzi z personelu ratunkowego.
Wóz ten jest wygodny, tani i ekonomiczny w użyciu.

Ford proponuje budowę szos.
Henryk Ford wystąpił do rządu węgierskiego z propozycją wybudowania własnym kosztem szosy automobilowej między Budapesztem i Czszegedynem wzamian za prawo wwozu bez cła do węgier nowych, małych automobilów własnej fabrykacji, które będą kosztować tylko 400 dolarów, płatnych w dwóch ratach miesięcznych.

Szosa ma być wybudowana według najnowszych doświadczeń amerykańskich i wyłożona na całej przestrzeni asfaltem.
Jakżeby u nas przydała się podobna piopozycja!

Taksometry w starożytności.
Większość tak imponujących i olśniewających atoli wynalazków technicznych w dobie dzisiejszej opiera się na pierwowzorach, powstałych jeszcze w średniowieczu.

Nie wszystkim może wiadomo, że Roger Baco, genjalny Franciszkanin, wykoncypował model motoru parowego.

Już starożytność znała cały szereg urządzeń technicznych, które zwykliśmy uważać za wytwór czasów najnowszych.

Z pewnością niewiele osób wie, że starożytni posługiwali się dorożkami zaopatrzonemi w taksometry, t. zw. z grecka „hodometry" (hodós — po grecku droga), które opisuje Vitrav, badacz cudów technicznych starożytności.

Należytość za drogę uiszczało się według obliczeń wykazanych wskazówką na prymitywnym zegarze, przymocowanym do koła. Wynalazek ten tak pisze Heron z Aleksandrji, miał zastosowanie nietylko w Rzymie, lecz również i w większych miastach imperjum rzymskiego.

Redaktor odpowiedzialny: **M. Sawczyk.**